Żeglarz



Marzec 1939

Numer ten poświęcamy Danii, z którą łączą nas coraz silniejsze i serdeczniejsze węzły współpracy kulturalnej i gospodarczej

FRA REDAKTIONEN

Naar vi udsender et Danmarksnummer af Żeglarz — den polske Sösports Organ — bör dette opfattes som Udslag af den Interesse for de nordiske Lande, der behersker vide Kredse i Polen.

Numret indledes med en Hilsen fra den danske Gesandt i Polen, Hr. Minister P. Schou, der kort fortäller om Danskerne som det söfarende Folk og byder polske Sejlsportsmänd Velkommen til Danmark. Dernäst fölger en Skildring af Danmarks Stilling paa Havet igennem Tiderne af Lederen for Det danske Institut i Warszawa, Lektor Folmer Wisti, endvidere skriver Zeglarz Redaktör, Wł. Drapella om Holger Drachmann som Havets Digter, af hvis Poesi han bringer et Par Eksempler oversat til polsk af Alfred Tom. Hr. St. Ludwig fortäller paa Grundlag af Breve om den polske Söspejder Wagner, der paa sin Yacht sejler Verden rundt og i August kommer til Köbenhavn. Og i et Digt fortälles om en lille Skibsdreng af Polens Söspejderes Pioner og Chef, General M. Zaruski. Kaptainen paa Skoleskibet „Zawisza Czarny“, som paa Vej til Skotland kommer til Köbenhavn i Juli.

Endeig bringer Hr. W. K. Swiechło en Artikel om Udviklingen af det polsk-danske Samarbejde paa Havet i de sidste Aaringer.

Numret slutter med en Maanedsoversigt over sömässige Begivenheder, og her forekommer en Räkke Notitser fra den danske Söfart.

OKŁADKA: CHR. MÖLSTED, PNIX: SZTORM W CIEŚNINIE DROGDEN

MARZEC 1939

Żeglarz

ROK V-TY NR. 3



PETER SCHOU
Minister Pełnomocny i Poseł Danii

Z radością spełniam życzenie Redakcji, by skreślić parę słów wstępu do duńskiego numeru „Żeglarza".

Nie ma chyba na świecie drugiego takiego kraju, który by mógł dać sportowi żeglarskiemu równie świetne warunki rozwoju jak Dania. Już sama struktura naszego kraju na każdym kroku podkreśla tę ścisłą łączność lądu i morza.

„Kołysany morzem leży nasz kraj
Spłaszczony w wyspy, w cyplach wysunięty..."

— powiedział o nim jeden z naszych poetów.

Setki wysp, niezliczone zalewy i zatoki stworzyły z żeglugi naturalny środek komunikacji, od najdawniejszych czasów wyciągały ludność na morze i były ochroną w czasie burzy. Duńczycy z natury swej są marynarzami. Nie jest to wcale przypadek, iż, jak głoszą legendy duńskie — pierwszy król Danii przybył do kraju jako małe dziecko samotnie płynące w łodzi. Nie jest również przypadkiem, że ulubionym sportem obecnego króla jest jachting.

Kraj, tak wystawiony ze wszystkich stron na wiatry, z natury rzeczy musi być gościnny, to też zawsze istniał

u nas zwyczaj podejmowania wszystkich, którzy przybyli do nas przez morza. Ze szczególną jednak radością witamy coraz to liczniejszych polskich żeglarzy odwiedzających nasze brzegi.

Odwiedziny te dają nam pomyślną sposobność do nawiązywania bliższej styczności z Polską i są dopełnieniem przyjaznej współpracy, która tak szczęśliwie została nawiązana pomiędzy polską i duńską flotą handlową — współpracy, której ostatnim wynikiem jest budowa wielkiego polskiego transatlantyku m/s »Chrobrego«, w tych dniach wodowanego z duńskiej stoczni.

Witamy serdecznie wszystkich polskich żeglarzy, którzy przybywają na duńskie wody.

PETER SCHOU
Minister Pełnomocny i Poseł Danii



CHR. MÖLSTED, PINX: GDY MGŁA SIĘ PODNOSI...

FOLMER WISTI
Dyr. Instytutu Duńskiego

DANIA NA MORZU PRZEZ WIEKI

Już w wieku VI występują Danowie na widownię dziejową. Jednak dopiero w w. X *Gorm Stary* jednoczy ostatecznie w jedno państwo szereg drobnych księstewek, do tej pory luźno ze sobą związanych.

Syn *Gorma Starego, Svenon I* — zdobywa część Szwecji, część Norwegii (r. 1000) i Anglię (r. 1013), w której panuje *Kanut Wielki,* syn *Svenona I* i *Sygrydy,* córki *Mieszka I,* księcia polskiego.

Za panowania następnej dynastii *(Estridów),* dochodzi Dania do jeszcze większej potęgi. Podlegają jej niektóre ziemie słowiańskie na wybrzeżu Bałtyku, Pomorze, Holsztyn, Lauenburg, Meklemburg i Estonia, a nawet wszystkie posiadłości cesarza niemieckiego *Fryderyka II,* położone na północ od Elby.

Jednak już za panowania *Waldemara II* potęga Danii zaczyna słabnąć. Przyczyną tego, podobnie jak w Polsce, są coraz większe ograniczenia władzy królewskiej przez żądne przywilejów duchowieństwo i szlachtę, oraz szereg niepomyślnych wojen. Unia Kalmarska (1387) jednocząca trzy królestwa (Danię, Norwegię i Szwecję) nie zdołała przywrócić Danii dawnej potęgi, gdyż już w r. 1448 zostaje zerwana, a wieloletnia niepomyślna wojna ze Szwecją, prowadzona przez *Fryderyka II,* jeszcze bardziej osłabia państwo duńskie.

W tych tak krytycznych dla Danii czasach znalazł się jednak człowiek, który wolą niezłomną postanowił odbudować jej potęgę. Był nim *Peder Okse,* mąż zaufania *Fryderyka II,* któremu król oddał w ręce sprawy skarbowe. Wybór króla był bardzo trafny. *Peder Okse* okazał się jednym z największych polityków duńskich. W krótkim stosunkowo czasie uporządkował skarb państwa i przeprowadził szereg reform, co wcale nie było rzeczą łatwą, gdyż w Danii, tak jak i w Polsce wówczas, szlachta wszelkimi sposobami starała się wykręcić od obowiązku płacenia podatków. Jednak jasnym przedstawieniem położenia zdołał *Okse* nakłonić duńskich *„herremänd"* do dobrowolnego opodatkowania się.

Po tym moralnym zwycięstwie reformuje *Okse* wprowadzone przez *Eryka z Pomorza,* dzielnego władcę polskiego pochodzenia, *„cło Sundu" (Öresundstold)* i zmusza wszystkie obce państwa do podporządkowania się tym zarządzeniom celnym. Cło pobierano nie tylko od statku, ale i od wiezionego przez statek ładunku.

Reforma skarbowa nie była jedynym zamiarem mądrego ministra. Postanowił on uczynić Danię p o t ę g ą m o r s k ą. Rozumiał jednak, że takie stanowisko d a j ą c p r a w a n a k ł a d a t e ż p o w a ż n e o b o w i ą z k i. Z jego to rozkazu i starania, co rok wypływają na morze okręty wojenne w celu ścigania piratów. Udogadnia też żeglugę w cieśninach oznaczając niebezpieczne miejsca na wybrzeżu i pełnym morzu za pomocą latarń i znaków ostrzegawczych. W zamian za te udogodnienia rozszerza *cło Sundu* również na Kattegat, morze Północne i wybrzeża norweskie.

Obowiązki nałożone przez Danię wywoływały opozycję tych państw, które musiały z tych dróg korzystać. Tym *Peder Okse* odpowiadał: — Wolicie mieć piratów, czy też bezpieczną żeglugę? Argument ten okazał się nieodparty. Cło weszło powoli w życie. Dzięki tym reformom mądrego polityka uznano władzę Danii na morzu. Okręty obce spotykając duńskie okręty wojenne, na znak czci i hołdu z w i j a ł y s z c z y t o w e ż a g l e. Symbolem tej potęgi jest wzniesiony z rozkazu *Fryderyka II* przy wjeździe do Sundu potężny zamek Kronborg.

Wiek XVII i XVIII to okres ciągłej rywalizacji ze Szwecją o panowanie nad cieśninami i morzami: Bałtyckim i Północnym. Jednak dzięki dobrej szkole, jaką przeszła marynarka duńska, Szwecja nie zdobyła przewagi nad Danią, a nawet pod koniec tego okresu przesuwa punkt ciężkości zainteresowań politycznych na wschodnie swe granice morskie.

Na widownię występuje w tym czasie młoda i gwałtowna Anglia, która ogłoszonej przez Danię neutralności nie uszanowała a pod wrażeniem zwycięstwa nad *Napoleonem* (Trafalgar 1805) zjawia się niespodziewanie w Sundzie (1807).*)

Jest to druga obecność floty Wielkiej Brytanii na wodach duńskich. W roku 1801 *Nelson* miał podobno zmusić Danię do wystąpienia z tzw. przymierza zbrojnego między krajami skandynawskimi. Dania nie spodziewała się najazdu. Przeważna część jej floty była wtedy na Dalekim Wschodzie, a jednak nieliczna re-

---

*) Polityka Danii była trudna. Jest to okres wojen napoleońskich. Dania musiała oscylować między Francją a Anglią. Zerwanie z Francją mogło pociągnąć czasową utratę niepodległości, narażenie się Anglii położyć kres potędze duńskiej na morzu, zagrozić Kopenhadze, odciąć Norwegię, zniszczyć handel i zabrać kolonie. Ciekawe materiały z tego okresu publikuje William F. Reddaway na podstawie nieznanych dotychczas dokumentów w tłum. na polski przez J. A. Wildera artykule: *Canning a Bałtyk w roku 1807, Jantar 1937, z. 3, s. 129—43.*

szta przyjęła walkę ze „Słoniem Morza". Dzielność floty duńskiej uratowała wtedy Danię. Najazd *Nelsona* był powodem, że Dania przechyla się na stronę *Napoleona,* z którym po drugim najeździe podpisuje formalny traktat. I wtedy to w 1907 roku flota angielska pojawia się po raz drugi w Sundzie. Wysoki wysłannik rządu despotycznego *Canninga* przedkłada królowi *Chrystianowi VII* dokument, w którym ofiarowuje Danii sojusz wzamian za w y p o ż y c z e n i e floty duńskiej. Dania z oburzeniem odrzuciła propozycję. Odpowiedzią ze strony Anglii było bombardowanie Kopenhagi. Przed odjazdem zniszczyli Anglicy wszystkie budujące się w dokach okręty, oraz zabrali ze sobą wszystkie okręty sławnej starej floty duńskiej.

Skończyła się potęga morska Danii.

Pozostała pamięć o niej, jako Władczyni Morza.

Szybko jednak następuje odbudowa zniszczonego kraju. Rozwija się pomyślnie żegluga. Wraz z wzrastającym z roku na rok przemysłem i rolnictwem zwiększają się obroty handlowe. Następne dziesięciolecia to okres ponownego rozkwitu gospodarczego Danii. W roku 1866 powstaje „Towarzystwo Okrętowe" a w ślad za nim szereg nowych, wreszcie w roku 1897 „Kompania Wschodnio-Azjatycka", (Östasiatisk Kompagni), która współpracuje z Polskimi Liniami Żeglugowymi Gdynia-Ameryka. Równocześnie z rozwojem towarzystw rozbudowywuje się port kopenhaski. Powstaje też dużo nowych portów. Przemysł budowniczy portowy duński, mając w swym dorobku długoletnią praktykę, zdobywa sobie w tej dziedzinie zasłużoną sławę za granicą. Jedna z firm (Höjgaard & Schultz) otrzymała od Rządu Polskiego zamówienie w związku z budową portu w Gdyni, a niedawno portu Władysławowo.

Plany imperialistyczne upadły. Pozostała legenda dawnej władzy na morzach. Miejsce dawnej — zajęła nowa Dania, spragniona nie władzy nad sąsiadami, ale chcąca współpracy z nimi. W chęci tej współpracy tętni cała dawna siła i twórczość Narodu Duńskiego.



W. MARSTRAND, PINX: KRÓL CHRYSTIAN IV W BITWIE MORSKIEJ POD KOTBERGER (1644).

OD NUMERU 4-go POCZĄWSZY, WPROWADZAMY STAŁĄ SZPALTĘ KRONIKI SKANDYNAWSKIEJ POD RED. DYR. FOLMERA WISTI

WŁADYSŁAW DRAPELLA

TĘSKNOTA DO „BIAŁYCH BRZEGÓW"

Holger Drachmann i Jego „Pieśń Fal".

Wśród wielu przedstawicieli naturalizmu duńskiego nie bez zdziwienia napotykamy postać poety-malarza, pogrobowca idei romantycznych, — Holgera Drachmanna *). Poeta ten, pisarz, malarz i dramaturg, obdarzony temperamentem par excellence romantycznym, naturą bujną, szeroką, nieopanowaną i porywczą. skłonną do marzeń najskrajnieszych i zarazem subtelną, zajmuje w literaturze swego okresu miejsce własne i oryginalne.

Początkowo uczęszcza do akademii sztuk pięknych, lecz studia te wkrótce porzuca poświęcając się wyłącznie literaturze. Z podróży do Anglii, w której w tym czasie idee komuny paryskiej były bardzo żywe, przywozi do ojczyzny rewolucyjne hasła **). Pisze nawet patetyczny poemat pt.: *Engelske Socialister,* który zwraca na niego uwagę. Wkrótce jednak, pod wpływem głębokich przemian wewnętrznych, jedyne miejsce w jego twórczości zajmuje idea miłości kraju. Dzieła z tego okresu, jak np. narodowy poemat bohaterski *Peder Tordenskjold* (Piotr Tordenskjold), *Sange ved Havet* (Pieśni z nad morza), *Ungdom* (Młodość) i in. przepojone są do głębi tą ideą. Jest w nich subiektywizm neoromantycznego poety, podejmującego wielkie tradycje romantyczne. Bije z dzieł tych bogactwem wyobraźni, nastrojów i zupełną szczerością. Autor nie kryje stanów swej duszy, nie zasłania się grą słów i symboli. Talentem odznaczają się nie tylko opowiadania, powieści, dramaty i korespondencja, ale i partie liryczne. Jest H. Drachmann lirykiem z powołania, piewcą ojczyzny gorącym — własnej ojczyzny i wyśnionej, wymarzonej, w wizjach wyczarowanej, dalekiej.... z nad przeciwległego niedostępnego *brzegu białego,* w której żyją i ludzie inni, zupełnie inni.

Jest do niej droga jaka...?

Jakim morzem do niej dopłynąć... bo dotrzeć trzeba koniecznie! — pyta w wierszu p.t. *Pieśń fal* spotkanego rybaka:

Wiecznie dalej,
Przez morze — hen
Aż do tych krańców
Co wciąż pierzchają.

*) Urodził się w r. 1846 w Kopenhadze, zmarł w 1908 r.

**) Idee rewolucyjne znać i w innych dziełach tego pierwszego okresu twórczości: *Digte* i *Daempede Melodien.* (Wiersze i Stłumione melodie). Po okresie *romantycznym* i zerwaniu ostatecznym z naturalizmem w filozofii i sztuce, staje się piewcą tradycji i domowego ogniska, aby pod koniec życia wrócić do rewolucyjnych haseł młodości (*Unge Viser, Det dyre Bröd.* Młode pieśni, Drogi chleb).



...białe brzegi Bornholmu.

Tam — do niknących
Baśniowych krajów,
Gdzie słońce nigdy
Nie zaszło.

Tam siedzi mąż na białym brzegu —
Co nie znał kłamu, żył bez maski,
Twarz ma promienną, oczu blaski
Nigdy przed nikim w dół nie biegą.

Nie zwiódł nikogo, przestał na małem,
Dla siebie szczęścia on nie żądał,

Miękł wobec złości, głuchł na chwałę,
Obca mu starość z jarzmem jej dni.
Piął się i naprzód wciąż spoglądał —
Czujemy w sobie krew z tej krwi.

Powiedz rybaku
W pędzącym czółnie:
Jak mam się dostać
W tamtejsze strony?

Rybak ociera
Lica spienione:
Nie wiem, nie byłem
W tej dali.
(tłum. A. Tom.)

Nie dotarł do tej krainy baśniowej, pozostał jednak całe życie najżarliwszym jej obywatelem. Z pism, z liryk i korespondencji, nawet późniejszych okresów, bije tęsknota do tej z *białych brzegów* ojczyzny. Nie wystarcza mu słowo, przeplata więc listy rysunkami. Mimo woli przychodzą na myśl listy St. Wyspiańskiego. Mają obaj natury przebogate. Każda myśl zaprzątająca ich, rozrasta się prawie w ideę. Konieczną rzeczą staje się wypowiedzenie jej nie tylko w słowie lecz wszystkimi środkami artystycznymi, którymi dysponują: rysunkiem i pastelem lub pędzlem.

St. Wyspiański jednak, przez tworzoną w dziełach, dojść pragnął do rzeczywistej ojczyzny, gdy tymczasem H. Drachmann od żywej uciekał do wymarzonej, lepszej, innej.

STANISŁAW LUDWIG

REJS WŁADYSŁAWA WAGNERA

III. Z Sydney do Batavii.

Pobyt Wagnera w Sydney trwał osiem miesięcy. Kłopotów było coniemiara. Na czoło ich wysuwał się brak odpowiednich towarzyszów dalszej żeglugi, bowiem p. Kondratowicz nie mógł już płynąć dalej. Samotna żegluga na tak dużym jachcie była niemożliwa. Wagner musiał mieć przynajmniej jednego pomocnika i to koniecznie Polaka, żeby czysto polski charakter wyprawy nadal utrzymać. Jednak realizacji tego ostatniego postulatu nie udało się osiągnąć, bo odpowiedniego kandydata Polaka nie było. Z pośród licznych zgłaszających się Anglików wybrał Wagner dwóch skautów, którzy chcieli płynąć do Anglii na Rover Moot w lecie 1939 r. Drugą przyczyną przedłużenia postoju były sprawy pieniężne.

Pobyt w Sydney wykorzystany został znakomicie. Ze skautami miejscowymi nawiązał druh Władysław bardzo serdeczne stosunki, odbył z nimi wiele wycieczek na „Zjawie III", które szczególnie przyczyniły się do wytworzenia atmosfery przyjaźni.

Wiele czasu zajął gruntowny remont jachtu, malowanie, uzupełnianie takielunku i t. d.

We wszystkich pracach znalazł Wagner pomoc i opiekę ze strony rodziny państwa Kaczanowskich i Kondratowiczów, — osiadłych w Sydney. Goszczony był przez nich, jak członek rodziny, i spotkał się z takimi objawami serdeczności i życzliwości, jakie tylko Polacy na obczyźnie napotkanemu rodakowi okazać potrafią.

Wreszcie dnia 10 lipca 1938 r. „Zjawa III" podniosła kotwicę i skierowała się na północ.

O przebiegu podróży poinformują nas urywki z listów d-ha Wagnera, pisane z kolejnych miejsc postoju: Townsville, Cooktown i Koepang.

Townsville, 5. VIII. 38.

Opuściliśmy Sydney z przyjaznym południowym wiatrem (dnia 10. VII. o godz. 2.40 po południu). Czwartego dnia minęliśmy Brisbane. Sztorm, jak się później dowiedziałem, panujący na północnej części Tasmańskiego morza, tylko co minął nas. Wzamian jednak mieliśmy przez kilka dni deszcze, szkwały i silne wiatry. Urwało ściągacz sztagu kliwra, naddarło grot (wyjechałem na starych żaglach, by zaoszczędzić nowe), złamało sworzeń łączący bom grota z masztem, urwało topenantę grota i t. p. Dnia 16-go VII, zarzuciliśmy wieczorem kotwicę przy Great Keppel J., w środku Barrier Reef, gdzie spędziliśmy 2 dni na reperacjach. Między Great Keppel J., a South Percy J., gdzie znów zakotwiczyliśmy na jeden dzień, „Zjawa

III“ szła z szybkością 9 węzłów. Szybkością swą zrobiła mi już niejedną niespodziankę. Od wyspy South Percy do wyspy Lindeman zeszło nam trzy dni przy zmiennych, przeważnie przeciwnych wiatrach i ciszach. Z Lindeman przyjechaliśmy do Townsville, Queensland. Była to pierwsza oficjalna wizyta, ponieważ poprzednie kotwiczenia miały miejsce przy wyspach niezaludnionych.

Cooktown, 13. VIII. 38 r.

Townsville opuściłem dnia 7-go b.m. o godz. 11.45 w południe. Wiatr był słaby, zmienny. Niebo zachmurzone. W nocy przyszedł wiatr z SE, który nabierał stopniowo siły. Na drugi dzień po południu wiał z siłą 6. „Zjawa III“ robiła 9 węzłów. Wieczorem spuściliśmy spinaker, ponieważ moi harcerze — załoga nie mogli usterować, czyli utrzymać „„Zjawy III“ na kursie. Coprawda fala była silna, duża i utrudniała sterowanie. Po północy mieliśmy przejście wąskim kanałem za rafą koralową, których, nawiasem mówiąc, było pełno wokół. O godz. 2.40 Bernard Plowright, który miał wachtę, obudził mnie. Widać już było dwie latarnie na nabieżniku. My byliśmy z lewej strony. Kazałem więc Bernardowi sterować lekko na prawo, aż dojdzie do nabieżnika, a sam zszedłem na dół, by obejrzeć szczegółowiej mapy. Gdy wróciłem na pokład, byliśmy na prawo od nabieżnika; Bernard źle sterował, przejechał nabieżnik i nie zawiadomił mnie. Sztorm już był. Wiatr 7 — 8. Morze spienione, białe. Gnaliśmy pełnym wiatrem. Widząc, na co się zanosi, chwyciłem sam ster, by wprowadzić „Zjawę III“ na właściwy kurs, lecz już było za późno. Przed dziobem na lewo zauważyłem bielszą plamę załamujących się fal. Na wszelki wypadek zacząłem skręcać lekko w prawo (co, jak się później okazało, było zbawienne). W chwilę później „Zjawa III“ uderzyła kilem. Druga fala wtoczyła „„Zjawę III“ głębiej na rafę, lecz ja naparłem na ster i skręciłem na 20⁰ na E. w prawo... z rafy. Jednocześnie krzyknąłem na chłopaków, by dociągnęli grot. Sam dociągnąłem bezan i pomogłem im przy szocie grota; to zwróciło ją na E z rafy. Pod naporem wichury „Zjawa III“ legła całkiem na burcie. Woda nieomal wlewała się przez luki. Fale nadchodzące podnosiły ją i rzucały o rafę, a wokół wszystko kłębiło się, pieniło... Wtem Dave Walsh krzyknął, zwracając uwagę na nadchodzącą olbrzymią falę. Nie miałem nawet czasu powiedzieć mu, że na to czekałem. Fala przyszła, runęła na „Zjawę III“ wpół burty, lecz nie przykryła jej, a podniosła. W tym momencie pracujące nadmiernie żagle ruszyły „Zjawę III“ z miejsca i — „Zjawa III“ zeszła.

„Zjawa III“ ciekła, trzeba było pompować. Wziąłem kurs na Cooktown w 3/4 wiatru. Nocą minęliśmy jeszcze dwie rafy i przed świtem byliśmy przy Cooktown. Trzeba było czekać dnia. Lecz kłopotom jeszcze nie było koniec. Zerwało stary fok, urwało szot grota i zaczęło pchać bezbronną „Zjawę III“ na niezbyt oddalony ląd po przeciwległej stronie Cooktown. Wyciągnęliśmy bezan, lecz to dużo nie pomogło. Ochrypłem od dawania wskazówek, wszyscy byliśmy zmęczeni, jednak praca nie mogła iść wolniej. Już nie krzyczałem, a pokazywałem na migi lub wołałem ich do siebie, a oni pracowali, co chwila patrząc w moją stronę. Dzień już był, gdy skończyliśmy i ląd też niedaleko. Pod nowym grotem i fokiem „Zjawa III“ wkrótce odeszła od lądu i zaczęła pracować pod wiatr ku Cooktown. O godz. 8 rano (wtorek 9. VIII), byliśmy w porcie, w nocy postawiliśmy „Zjawę III“ na plaży, by przy odpływie obejrzeć uszkodzenia. Uszkodziło kil i przednią sztabę, zrobiło dziurę i w dwóch miejscach wystrzępiło sporo drzewa z klepek.

Przez środę i czwartek wstawiłem kawał klepki, połataliśmy blachą (2 łaty) lub kitem inne uszkodzenia, pomalowaliśmy zadrapania, oczyściliśmy trochę postrzępiony koniec kila, lecz reszta przy kilu i sztabie musi być zrobiona w doku, w Batavii.

Koepang, Timor, 6. IX. 38 r.

Cooktown opuściliśmy 14. VIII. Do Koepang, 1150 mil zajęło nam 14 dni przy ciszach i lekkich wiatrach, co było do pewnego stopnia dobre, bo „Zjawa III“ mniej ciekła niż z Cooktown do C. York, a więc mniej było obawy, by grot maszt otworzył jakąś dziurę w nadwyrężonym kilu. W Koepang, niestety, nie ma ni portu, ni slipu, więc z reperacją muszę zaczekać, aż do Batavii. Przybyliśmy tu w sam czas na uroczystość jubileuszu 40-lecia panowania królowej Wilhelminy. Całe masy na pół dzikich wyspiarzy przybyło z głębi wyspy. Wczoraj w nocy podziwiałem ich taniec polegający przeważnie na ruchach nóg i wywijaniu szablami..., a orkiestra? — dzikie to, fascynujące, tętniące prymitywną energią. Robię zdjęcia w dzień, które prześlę z Batavi. Gdybym miał aparat filmowy, to mógłbym nakręcić szalenie ciekawy film. Aczkolwiek przywykły jestem do nowych rzeczy lub wiem, czego się mam spodziewać, to jednak to co tu znajduję jest dla mnie wielką, niezwykle interesującą niespodzianką. Tu są właściwi tubylcy, a nie jak Polinezyjczycy na pół zepsuci przez cywilizację.

Co do „chłopców“, D. Wash i B. Plowright są to bardzo dobrzy towarzysze. Sporo się już nauczyli, pomagają mi rzetelnie, czekając tylko na skinienie. Wachty mamy co 4 godziny. Dawid szykuje śniadania, a Bernard kolacje, do mnie należy nawigacja, zmiana żagli itd. Co do propagandy i zacieśnienia węzłów między harcerstwem australijskim i polskim, to nic lepszego nie mogłem zrobić, jak wziąć właśnie dwóch australijskich harcerzy. Teraz harcerstwo australijskie, oraz wielu Australijczyków nigdy nie zapomni polskiego jachtu. Mając swoich na pokładzie tego jachtu, polubili więcej tych, do których ten jacht należy. Ja nie tylko domyślam się tych rzeczy, lecz mam dowody na to w postaci licznych artykułów w prasie australijskiej, oraz listów, które otrzymuję w dużej ilości.

Dwutygodniowa żegluga z Koepang do Batavii odbyła się pomyślnie. W Batavii zainteresowanie jachtem polskim było ogromne. Wagner spotykał się zewsząd z objawami życzliwości. Wiele pomocy okazał konsulat polski. „Zjawa III” została naprawiona, zapasy uzupełnione... ...Przed żeglarzami stanął otworem ocean Indyjski...

(c. d. n.)



S/j „Zawisza Czarny".

MARIUSZ ZARUSKI

K R Ó L

Na zwoju grubych sznurów złożonych w barkasie
Maleńka jakaś postać do snu się zwinęła.
Nie królewskie to łoże i sen nie na czasie,
Ale sen bohatera po skończeniu dzieła.
Pies nie pies i nie człowiek okryty w łachmany
Na łożu niekrólewskim, choć królem się zowie,
Dziecko — kok okrętowy — usnął spracowany,
Zanim go szturchańcami obudzą majtkowie.
Bo koka na okręcie wszystkim bić jest wolno:
Najlepsza to nauka, gdy krzyczy najgłośniej.
Kręci król przez robactwo pogryzioną szyją
I marzy sen królewski pod swą płachtą smolną:
Jak kiedyś, kiedyś będzie, gdy on już wyrośnie,
Sam będzie koków grzmocił, jak dziś jego biją.

(Z „Sonetów Morskich")

WŁADYSŁAW KAZIMIERZ ŚWIECHŁO

STOSUNKI HANDLOWE MIĘDZY DANIĄ I POLSKĄ

Obecnie, bardziej może niż kiedykolwiek, charakter i obojętność stosunków handlowych pomiędzy państwami stały się miernikiem nastrojów, wytwarzających się pomiędzy ludnością handlujących ze sobą krajów. Inaczej, — możliwie dobrze rozwinięte i zadawalające stosunki handlowe między krajami, są najlepszym atutem porozumienia.

Podstawą współpracy gospodarczej polsko-duńskiej jest traktat handlowy, zawarty z Danią w roku 1924. On to stworzył ramy ogólne, które umożliwiły zbliżenie się naszych gospodarstw w myśl interesów obu Narodów.

Zarówno Dania jak Polska są przecież krajami rolniczymi i trzeba było dużych wysiłków ze stron obu, aby normalną w tych warunkach konkurencję zastąpić wzajemnym uzupełnieniem się zarówno bezpośrednich obrotów między Danią i Polską, jak i na terenie naszych wspólnych rynków.

Z Danii do Polski sprowadza się poważne ilości złomu, makuchów, tłuszczów i olejów roślinnych oraz zwierzęcych. Poza tym kiszki, ryby, nasiona ogrodnicze, wełnę, szmaty, skóry surowe i wyprawione, okręty i samochody. Z Polski do Danii eksportujemy w pierwszym rzędzie węgiel, żyto, drzewo i wyroby drzewne, pierze i puch, tynk i blachę cynkową, poza tym odpadki z uboju zwierzęcego, konie i zwierzęta żywe, cukier, towary włókiennicze, konfekcję, benzynę, olej, smary i t. d., nawozy sztuczne, rury i inne grubsze towary żelazne i miedź.

Obroty handlowe między Danią i Polską rozwijają się stale, choć były lata pewnej stagnacji, jak również lata, w których tempo obrotu stawało się żywsze. Tak więc Polska, która w latach 1928—30 kupowała w Danii przeciętnie za 18.2 milionów koron, ograniczyła swój przywóz z Danii w 1934—36 r. do 8.1 milionów, a Dania, która w latach 1928—30 importowała z Polski przeciętnie za 34.6 milionów koron, w latach 1934—36 tylko za 27.6 milionów. Najwyższe nasilenie obrotu towarowego z Danią obserwujemy w roku 1930, w którym wywieziono produktów polskich do Danii na sumę 41.7 milionów koron, podczas gdy z Danii sprowadzono do Polski za 18.5 milionów koron.

Jak z powyższego widać, to mimo różnych nasileń saldo naszego bilansu handlowego jest dodatnie, a jego znaczny spadek jest wynikiem ograniczeń wwozowych, wprowadzonych w różnych krajach, których przyczyna leży w trudnościach dewizowych. Trudności, o których wzmianka wyżej, nieuchronnie związane z systemem reglamentacyjnym, zupełnie niezależnym od dobrej woli obu państw, nie uszły uwagi władz kompetentnych w obu krajach. Wyrazem tego są porozumienia handlowe, a mianowicie: Protokół Taryfowy z 10 stycznia 1934 r. i Układ Handlowy z 26 sierpnia 1936 r., regulujący kwestię obustronnych kontyngentów.

Środkiem, mogącym się przyczynić do zbliżenia się przedstawicieli życia gospodarczego i współpracy gospodarczej obu państw, jest wzajemne poznanie drogą częstych i bezpośrednich kontaktów, które niewątpliwie przyniosą obopólne korzyści, tym bardziej, że obustronne możliwości pogłębienia stosunków handlowych są jeszcze bardzo dalekie od wyczerpania.

I dziś, kiedy ożywiona komunikacja między naszymi krajami, przy znacznym udziale bandery duńskiej w ruchu statków obu naszych portów Gdyni i Gdańska, i naodwrót, bandery polskiej w portach duńskich, jeszcze bardziej ożywi się tej wiosny w związku z uruchomieniem nowej linii lotniczej Warszawa—Kopenhaga—Amsterdam—Londyn, winniśmy zacieśnić więzy — z krajem, który złączył się z nami przez współudział w wysiłku budowy Gdyni i Władysławowa, oraz w zakładaniu pierwszych dalekobieżnych regularnych linii okrętowych, — a w dokach którego zrodził się niejeden statek polski.

PRZYPOMINAMY...

BOLESŁAW ŚLASKI: Lustracja Starostwa Puckiego z r. 1664. Podał... Toruń 1913 s. 19.

Treść: Słówko wstępne s. (3). — Starostwo Puckie s. (5). — Jus advitalitium. Zamek Pucki s. 7. — Miasto Puck s. 9. — Młyn przy zamku Puckim s. 10. — Wsi i folwarki Starostwa Puckiego s. 11. — Ekspensa jeneralna Starostwa Puckiego na rok tak po folwarkach, jako i przy Zamku s. 18.

Niejedną cenną pracę ma w swym dorobku Bolesław Ślaski (*Słownik morsko-rybołówczy* 1922, *Polski słownik marynarski* 1926, *Rybołóstwo i rybołówcy na Wiśle dawniej a dziś* 1917, i inne).

„Lustracja..." to nie tylko dokument do historii miasta, dzisiaj mało znanego, zapomnianego prawie, ale dokument pierwszorzędnego znaczenia dla polskiej historii nadmorskiej. Udostępnienie go (obejmuje karty 125—154 ogólnej księgi lustracyjnej pruskiej p.t.: *Lustratio generalis Bonorum Regalium In terris Prussiae)* z nieznacznymi tylko skróceniami w rozdziale o wsiach i folwarkach, zaopatrzenie go najważniejszymi przypisami i objaśnieniami językowymi, jest zasługą niemałą.

Niewiele ludzi w Polsce zna historię tego pierwszego polskiego portu wojennego, założonego w XII w. przez Bolesława, księcia pomorskiego. Puck, za Zygmunta Augusta, był portem wojennym, obwarowanym i wzmocnionym arsenałem morskim za Władysława IV. Starostwo Puckie było starostwem niegrodowym, obejmującym prócz „stolicy" 42 wsie i folwarki. Zbyt często jednak było ono dawane przez królów polskich w dzierżawę Gdańszczanom wzamian za pożyczki. Dopiero w r. 1678 (Cz. Frankiewicz w swej *„Hist. Pom. w zarysie"*, Toruń 1927, podaje r. 1697) nabył je Jan III Sobieski, jedyny król polski, który miał na Pomorzu własne swoje dobra (Rzucewo — Wejherowo).

Czytając „Lustrację..." raz w raz napotykamy miejsca ciekawe.

„Armata i municja na zamku Puckim, J. Kr. Mci należąca. Działa co w pogotowiu stoją na wałach..."

„Żelazne działo, które strzela funtów... 11".

„Kul do dział 5635."

„Wieś Tupadły na źrzebiach (źrebie = łan) alias włókach 12, z lasem; gburów 4. Sołtys siedzi za prawem swojem, powinien pilnować brzegu morskiego na milę..."

„Wieś Ostrowo. Gburów 3, sołtys ma włókę wolną, brzegu morskiego powinien pilnować..."

„Wieś Karwia. Rybaków 9..."

„Wieś Chłapowo. Gburów 4; sołtys trzyma podług prawa włók 3 wolne, którego powinność brzegów morskich pilnować na milę..."

„Wieś Jasternia. Gospodarzów rybaków jest 16, sołtys 17-sty". „Wieś Budziszewo. Rybaków tam mieszka 4".

„Wielka Wieś ma włók 30, gburów 8; sołtyskich wolnych włók 3, tylko brzegu morskiego powinien pilnować".

„Wieś Swarzewo... Tamże mieszka Pan Stanisław Chomętowski, włók 6 trzymający... Zastaliśmy go brzegów morskich pilnującego, aby żadna szkoda z prowentów morskich Zamkowi nie była, i na siedem mil aby miał oko, in quantum by jakie miało z morza imminere niebezpieczeństwo".

Bogactwo materiału historycznego zadziwiające.

A.

WANDA BRZESKA: Sprawa gminy Ceynowy. Wyd. Książnica Atlas. Lwów — Warszawa, b. r., s. 268.

Sprawą tą jest autentyczny i znany wypadek samosądu ludności wsi Ceynowy na posądzonej o czary rybaczce [1]).

Sam temat, choć nadający się może raczej na nowelę, co dodałoby mu większej dynamiki dramatycznej, jest ujęty z dużym talentem i nieprzeciętną wnikliwością w psychikę, zarówno poszczególnych postaci, jak i w zbiorową psychikę tłumu. Bohaterem powieści, choć mamy kilka bardzo wyraźnie zaznaczonych dramatis personae, wokoło których, i przez które toczy się *sprawa*, jest cały lud kaszubski taki skryty, nieufny, posiadający własną tradycję, wysoką kulturę i duże poczucie sprawiedliwości, a taki sugestywny. Wystarczyło kilka słów jednego złego człowieka i to przybłędy, by powstał konflikt doprowadzający do zbrodni. Znachor Kowalski to jakby jeszcze jedno wcielenie Smętka — tego złego ducha ziemi pomorskiej. Ale i jego udział w akcji wyodrębnia się tylko do pewnego momentu. Potem jest tylko konflikt. Konflikt raz powstały musi wypełnić swe przeznaczenie. Takie jest prawo dramatu. Autorka prowadzi akcję zwarcie i z wielkim opanowaniem. Doskonałe oddanie przyrody podkreśla jeszcze bardziej regionalność tematu.

Z.

---

1) Fakt ten miasł miejsce w początkach sierpnia 1836 r. we wsi Chałupy.

ST. WARNIA

LĄD I MORZE

(c. d.) 3)

W szpitalu leżał parę tygodni, aż wreszcie wylizał się jakoś. Gdybym go mógł teraz odnaleźć. To był przyjaciel. Wprawdzie był tylko murzynem, ale niechby go kto obraził przezwiskiem — Negr! On był Arabem! To znaczy, że jako mahometanin noszący w swych żyłach jedną jedyną kropelkę krwi arabskiej po jakimś pradziadku, uważał się za Araba. O, widzisz pan — wskazał na wewnętrznej stronie przedramienia sinawy rysunek półksiężyca z gwiazdą. — Dla niego to wytatuowałem, a on w tym samym miejscu kazał nakłuć czerwienią krzyż katolicki. Ja piłem jego krew, a on moją, a przez cały czas trzymaliśmy się mocno i wymienialiśmy swe imiona. Ja mówiłem mu: — Janku, synu Józafata, — a on mnie: — Tarik ibn Salomon.

Stary marynarz zamyślił się, przygasł. Widać było, iż myślami odpłynął daleko w krainę wspomnień. O mnie zapomniał zupełnie, a ja nie chciałem przerywać mu nastroju. Wstałem cicho i wyszedłem, delikatnie przymykając za sobą drzwi.

III

Stary marynarz przychodzi z rewizytą.

W niedzielę przed południem przyszedł do nas pan Liniewicz. Był odświętnie ubrany w elegancki granatowy garnitur. Pod nogami plątał mu się niby-jamnik ze sterczącą szpicrutą dowcipnego ogonka. Pan Liniewicz w obu rękach piastował coś dużego starannie zawiniętego w papier. Owo „coś" położył delikatnie na stole, poczym podszedł do żony i pocałował ją z uszanowaniem w rękę:

— Jestem Liniewicz.

— Bardzo mi przyjemnie — odpowiedziała. — Słyszałam wiele o panu, panie kapitanie.

— Wybrałem się do kościoła, lecz niestety, zdryfowałem tutaj. Wiatr mnie zniósł. Myślę sobie, do stu par fur... przepraszam. Zdziczał człowiek na morzu, pani rozumie. Wy tu na lądzie, a ja od dziecka w twardych warunkach. Gdzie dzieciaki?

— Dzieciaki? — zdziwiła się żona. — Zaraz.

Podbiegła do okna.

— Chłopcy! Chłopcy!

— Potrzebne mi dzieciaki! Zaraz! Do kroćset... Mam coś dla nich. Dla starszego.

Wybiegł przed dom i obydwu jak tobołki wniósł do izby.

— Są kundle kochane — wołał. — Jak tobie na imię? Jak się nazywasz? — zapytał starszego, stawiając go przed sobą.

— Wojtek Makczyński.

— A czym chcesz być?

— Marynarzem!

— Widzi pani — zwrócił się do żony. — Syn takiego szczura lądowego — uśmiechnął się do mnie. Tymczasem Wojtek na widok „nowej" twarzy rozbeczał się, lecz po chwili uspokoił, bo oto ujrzał misternie wykonany prawdziwy statek.

— Och, jaki cudowny!

— Nie cudo, a statek. Zwyczajny frachtowiec.

Oglądaliśmy zabawkę ze wszystkich stron podziwiając koronkową wprost robotę.

— A może on pływać? — zapytała żona.

— Pływać? — odwrócił twarz. — Przecież on do pływania! Zwątpienie w zdolności pływackie jego statku odebrały mu humor. Ledwo dał się uprosić, by został na obiedzie, podczas którego głowiłem się nad tym, czym by go w poprzedni nastrój wprowadzić. Wreszcie trafiłem.

— Był pan w Indiach? — zapytałem niespodzianie.

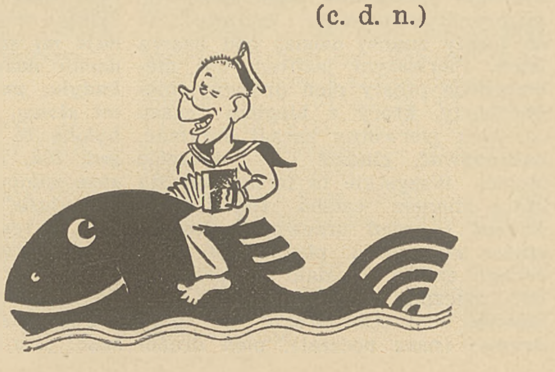
Odrazu się ożywił.

— Bo to raz. Ja, widzi pani — zwrócił się do żony — unikałem jednakowych podróży. Wybierałem, jeśli tylko było można, różne rejsy. Pamiętam, zawinęliśmy do Kalkuty. Byłem wtedy bosmanem, to jest najstarszym podoficerem na „Elektrze", włoskim statku Kompanii Dalekiego Wschodu. Weszliśmy na mulistą odnogę rzeki, płynącą wśród bagien porośniętych dżunglą. We dnie płynęliśmy, nocami staliśmy na kotwicy, bo woda była mała i dużo mielizn. Siedzę sobie rankiem na dziobie i ogryzam mięso z gnata. Naraz, z otwartego nieba spada na mnie ptaszysko. Nie orzeł, nie jastrząb. Taki nakrapiany na szaro. Chwyta pazurami rękę i trzyma silnie, a dziobem do mojego gnata. O — myślę sobie — dropiate ptaszysko, co za bezczelność? — I po skrzydle go. Ptaszysko syczy i patrzy groźnie. Niech go tam — przegrałem batalię. Długo patrzyłem za nim, jak szybował w górze z tym gnatem. Śmieli się koledzy, a jeden powiada: — Dobrze, żeś go nie przetrącił, bo byś, bracie obraził tutejszą ludność. To święty ptak.

Ten ptak oczyszcza ze śmieci cały kraj, broni przed zarazą.

Przerwał na chwilę i zabrał się do jedzenia.

(c. d. n.)



NADESŁANO DO REDAKCJI.

C Z A S O P I S M A:

Biuletyn Propagandy i Informacji Morskich i Muzeum Morskiego St. hr. Ledóchowskiego, r. III., n. 4. (Warszawa).

Biuletyn Tygodniowy L. M. i K., n. 5, 6, 7, 8, 9, 1939 r. (Warszawa).

Instytut Duński. Program pracy na r. ak. 1938/39 (Warszawa).

Komunikaty Instytutu Bałtyckiego. Gospodarcze Archiwum Morskie (GAM), n. 1, 2, 3, (Gdynia).

Morskie Wiadomości Techniczne, r. III., n. 6 (10), (Gdynia).

Morze i Kolonie, r. XVI (I), n. 2, n. 3, (Warszawa).

Naród i Państwo, r. IV, n. 7—8, (Warszawa).

Polska na Morzu A. r. VI, n. 1, 2, 3, (Warszawa).

Polska na Morzu B, r. II, n. 2,3, (Warszawa).

Praca na Morzu, r. I, n. 2, (Gdynia).

Rycerz Niepokalanej, r. XVIII, n. 3 (207). (Niepokalanów).

Skaut, r. XXVI, n. 7, (Lwów).

Szkwał, r. VI, n. 2, (Warszawa).

K S I Ą Ż K I:

Żukowski Olgierd: XX lat polskiej marynarki wojennej. Warszawa 1939, s. 48, L.M. i K.

Parijôgi Jüri: Chłopiec-stal. Powieść. — Warszawa 1939, s. 223. Inst. Wyd. „Biblioteka Polska". Tłum. z estońskiego Riho O. Ilmoja. Okł. projekt. Edw. Dodacki.

Organizacja Kół Szkolnych Ligi Morskiej i Kolonialnej. Warszawa 1939, s. 46 + 1 nlb. L.M. i K.



Obóz skautów duńskich nad morzem.

FUNDUSZ WYDAWNICZY „ŻEGLARZA".

Dh. Zbigniew Syrek (Tarnów) nadesłał na fundusz wydawniczy „Żeglarza" zł. 2.—.

KORESPONDENCJA:

Dh. Zbigniew Syrek (Tarnów). — Dziękujemy za życzenia i miły list.

Dh. Janusz Grodzicki (Gdynia, H. O. M.). — Artykuł umieścimy.

Dh. Romuald Orzanowski (Warszawa). — Pójdzie w kwietniowym.

Z powodu braku miejsca listę nowych prenumeratorów podamy w n. 4.



OD PNIA DO ŁODZI. *W n. 2 Pracy na Morzu (s. 36)* napotykamy art. p. Ludwika Zabrockiego *(Początki żeglugi u Słowian)*, w którym autor stara się zrekonstruować rozwój (konstrukcyjny i językowy) *przedmiotu pływającego* od najprymitywniejszego kształtu, aż do formy znanej dzisiaj pod nazwą łodzi. Pierwszym jachtem był niewątpliwie prosty pień drzewny, nieobrobiony, który z biegiem czasu człowiek pierwotny zaczął obrabiać, oskrobywać, gładzić i — wreszcie żłobić. Wszystkie te formy określa autor mianem *czółna* (od litewsk. *kelmas* = pień drzewny). Uroczystości *wodowania* pierwszego drążonego czółna, musiało się przyglądać znacznie więcej ludzi, niż niedawniej m/s „Chrobrego". W epoce drugiej (nasz podział), pień drążowy przekształca się w formę będącą prototypem dzisiejszej *łodzi*, której autor przyswaja nazwę *komięgi* (= *komiegi*, por. rus. *komjaga* = łódka z kloca wyrobiona; *kom* = słowiań. kloc), aby pod koniec okresu otrzymać pełną nazwę łodzi. Miał to być *„statek niewątpliwie większy". „Wydaje mi się rzeczą możliwą wywiedzenie nazwy tej od łody, łodygi = badylu, pnia* — pisze autor. *Innymi słowy, „łódź", dawniejsze łodzie byłoby to czółno zrobione z kilku pni, łód, z tym, że dawne czółno stanowiłoby tu samą podstawę, czyli mutatis mutandis późniejszy kil".* — *„W ten sposób łódź byłaby dalszym ciągiem i naszego starego czółna, któremu dodawano dobudówki burtowe".*

Podobnie twierdzi B. Ślaski pisząc: *„...u niektórych rybaków wiejskich zachowały się jeszcze z dawnych czasów prawdziwe czółna t.zw dłubańce, z jednego pnia drążone „opuchę" czyli nadbitką tarciczną u góry a „próg" wewnątrz mające (Rybołówstwo i Rybołówcy na Wiśle dawniej a dziś, W-wa 1917, s 25).* I. Hendrik van *Loon (La conquête des mers, Ch. V. Les débuts de la navigation dans l'Europe septentrionale)* stoi na tym samym stanowisku, ilustrując swe wywody rysunkiem czółna, któremu dodano z lewej i prawej „burcie" przypominając do złudzenia oparcia prostych ławek ogrodowych.

Nieco inny podział wprowadza St. Kutrzeba *(Żeglarstwo wiślane za czasów Rzeczypospolitej Polskiej, Monografie Wisły, W-wa 1920, t. XI, s. 2), który do łodzi (objektów pływających* większych) — zalicza: *szkuty, komiegi i dubasy,* do łodzi mniejszych, czółen: *lichtany, baty „i wogóle łódki". Komiega* była więc drugim co do wielkości „statkiem". Do dużych łodzi zalicza ją i B. Ślaski. *(Polski słownik Marynarski, Poznań, 1926, s. 271: „Komięga, koryto, lichy statek, do pław-*

by nieprzydatny, gruchot; statek taki bez oporządzenia używany bywa jako skład węgla dla parowców, nm. Hulk, ros. błokszyw.) U Ślaskiego (Rybołówstwo... p. wyżej) spotykamy się jednak z łodzią dużą zwaną łodygą (s. 25). Nazwa jej jednak pochodzi od czynności jaką spełnia ciągnąc łodygę (jeden z końców sieci rozjezdnej: wierzchówki, kątówki, drygawicy) a nie od części lub materiału, z których z biegiem czasu powstała.

Autor podjął się rzeczy b. trudnej, tym trudniejszej, że badania nad słownictwem morskim w Polsce nie przekroczyły jeszcze granicy która dzieli domysły od skromnych wyników, popartych przekonywującymi dowodami. Prace z tej dziedziny to katalogi słów języków żeglarskich (lub o pewnym dorobku w tej dziedzinie) nie mające pretensyj do wyjaśnienia czegokolwiek. Badacz tych spraw musi być językoznawcą niepowszednim, znawcą słownictwa wodnego i morskiego nowożytnego i starszego pierwszorzędnym, historykiem kultury zaawansowanym. Autor starając się udowodnić *słowiańskość* nazw *czółna komęgi i łodzi* operuje słownictwem słowiańskim b. skromnym, nie uwzględniając słownictwa słowian południowych.

Zastrzeżenia budzą też pochopne twierdzenia o *dalekich wyprawach słowian nadbałtyckich, okresie podboju żywiołu morskiego i okresie historycznej przewagi słowiańskiej na Bałtyku.*

ARTYKUŁ I KOMPLIKACJE. W n. poprzednim wspomnieliśmy o art. Stef. Gorazdowskiego, kpt. ż. w. p.t.: *Artykuł 16. W. n. 2 Pracy na Morzu* znajdujemy c. d., w którym autor na podstawie materiału rzeczowego omawia dalsze punkty (4—8) wysuniętych w cz. I zastrzeżeń, podając w zakończeniu obowiązki jakie ten artykuł nakłada na parowiec idący we mgle. Pierwszym obowiązkiem parowca jest *zatrzymać maszyny,* a nawet *dać wstecz* w wypadku usłyszenia pierwszego sygnału mgłowego żaglowca, — drugim *„żeglować ostrożnie, dopóki niebezpieczeństwo zderzenia nie minie". „Na konkretnym przykładzie wykonanie poszczególnych obowiązków wygląda następująco: parowiec A, idąc podczas mgły, usłyszał pierwszy sygnał mgłowy statku B, dochodzący z kierunku znajdującego się wprzód od trawersu. Pierwszą czynnością w tej sytuacji będzie zatrzymanie maszyny. Jeżeli pozycja słyszanego statku nie jest znana i jeżeli nie grozi niebezpieczeństwo bezpośrednie, nakazujące przerzucić maszynę na „całą wstecz", parowiec A może posuwać się dalej przy zastopowanej maszynie, aż do chwili, w której zatrzyma się całkowicie. Jeżeli okoliczności na to pozwalają, może następnie uruchamiać maszynę od czasu do czasu, by nadać statkowi taką szybkość, przy której będzie możliwe utrzymanie właściwego kursu. Ten stan rzeczy powinien być zachowany dotąd, dokąd statek B, który nadawał sygnały mgłowe, oddali się lub wejdzie w zakres widzialności parowca A. Jeżeli statek B oddali się, parowiec A może kontynuować podróż idąc szybkością umiarkowaną. W przeciwnym wypadku, to znaczy, gdy parowiec. A stwierdzi pozycję i przybliżony kurs statku B, powinien wykonać właściwe manewry w celu uniknięcia zderzenia".*

SPRAWA S/S „TCZEW" zakończyła się 11. I. b. r. Winę ponosi kapitan statku. Zarzuty były następujące: 1) zmiana sztauplanu (sztaplować = układać w magazynie), 2) przyjmowanie ładunku po zauważeniu równowagi chwiejnej, 3) nakaz wypompowania balastu.

PORT GDYŃSKI W ROKU 1938. W art. pod tym tytułem (*Polska Gospodarcza* 1939, XI. 8, s. 331-3) p. St. O. omawia wydajność portu gdyńskiego w r. 1938, starając się zbić twierdzenie sprawozdawców o stabilizacji pracy portu, która liczbę $9^1/_4$ mil. ton z r. ub. chce uznać za normalny poziom tej pracy. Autor zwraca uwagę na *niewiadome* przyłączenie Zaolzia i zmiany polityczne zaszłe w tym czasie w Europie, które niewątpliwie wywrą wpływ na pracę gdyńskiego portu. W stosunku do ub. r. sprawozdawczego wydajność portu wzrosła o 2 %. Autor ilustruje swe wywody licznymi tabelami. Oto kilka ciekawych zestawień za r. 1937 i 1938:

Ogólny obrót	1937	1938
towarow. w ton.:	9.147.271	9.311,332

Obrót zamorski:	1937	1938
Przywóz	1.718.004	1.526.536
Wywóz	7.288.173	7.646.902

Ruch statków:	1937	1938
Przybyło	5.766	6.498
o tonażu	5.638	6.506
Wyszło	5.759	6.492
o tonażu	5.635	6.506

DZIAŁ URZĘDOWY

HARCERSKIE KOŁO MORSKIE. *Zarząd Harcerskiego Koła Morskiego* zatwierdzony został rozkazem Naczelnika Harcerzy L. 7 z dn. 10. marca 1939 r. W składzie następującym:

Komandor: Gen. Mariusz Zaruski dz., — Vicekomandor: kpt. Mikołaj Domaradzki dz., — Vicekomandor: Zygmunt Pankiewicz dz., — Sekretarz: Leonard Tomaszewski hm, — Skarbnik: Klemens Gajdowski phm., Członkowie zarządu: Gołębiowska Felicja, Romuald Reichert hm.

Zgłoszenia do H.K.M. napływają ze wszystkich stron. Dzięki ogłoszeniu w „Żeglarzu" listy uprawnionych do zgłoszenia się, odnaleźli się harcerze, którzy już utracili łączność z żeglarstwem.

Z.K.H.D.Ż.

Podróż oceaniczna gen. M. Zaruskiego. Generał Mariusz Zaruski w dn. 28 lutego odpłynął na m/s „Batory" do Stanów Zjednoczonych. W Ameryce Druh Generał ma wygłosić szereg odczytów na tematy kolonialne, oraz zbadać typy żaglowców rybackich.

Powrót z ćwiczeń wojskowych Dha Michałowskiego. Dh. hm. Józef Michałowski I zastępca Kierownika Harcerskich Drużyn Żeglarskich powrócił z ćwiczeń wojskowych w Wilnie i objął urzędowanie w K.H.D.Ż.

Wyjazd Dh. Szymborskiego nad Czarne Morze. Dh. hm Stanisław Szymborski II zastępca Kierownika H.D.Ż. wyjechał do Rumunii w sprawach związanych z budową ośrodka Morskiego nad Czarnym Morzem.

AKCJA LETNIA.

List okólny L. 17 (żegl. 1) — Program akcji żeglarskiej GKH w 1939 r.

I. Akcja morska. *1 Kurs morski* (na szalupach i jachtach) dla harcerzy, którzy ukończyli kurs żeglarstwa śródlądowego GKH nad jez. Narocz, lub jeden z kursów żeglarskich Komend Chorągwi nad jez. Narocz, Horodyszcze lub Kiekrz.

Terminy:
I. turnus 26. VI — 16. VII,
II. turnus 17. VII — 6. VIII.
III turnus 10. VIII — 30. VIII.
Opłata za kurs — 30 złotych.

2. Kurs instruktorski dla harcerzy, którzy ukończyli *kursy szalupowe* lub *na jachtach GKH* w Gdyni. Kurs instruktorski składa się z dwóch etapów: a) udziału w kursie morskim w charakterze instruktora lub zastępcy instruktora, oraz b) udziału w jednym z rejsów propagandowych „Zawiszy Czarnego" w charakterze załogi wykwalifikowanej Kolejność etapów nie jest obowiązkowa.

Terminy: — a) kurs morski (jak wyżej). b) rejs na „Zawiszy Czarnym" w jednym z następujących terminów: 1) 7. VI — 19. VI. 2) 6. VIII — 19. VIII. 3) 21. VIII — 3. IX. 4) we wrześniu — (termin narazie nie ustalony).

Opłata: a) kurs morski — bezpłatnie, b) zwrot za wyżywienie po 2 zł. dziennie.

Uwaga: Na zgłoszeniach na kurs instruktorski należy wyraźnie zaznaczyć termin udziału w kursie morskim i rejsie.



ŁÓDŹ RATUNKOWA WYRUSZA NA POMOC.

3. *Podróż szkolna* na „Zawiszy Czarnym“ do Anglii na Światowy Zlot Starszych Harcerzy. *Udział mogą wziąść tylko członkowie Harcerskiego Koła Morskiego. Termin* — 27. VI. — 31. VII. *Opłata* — 70 zł.

4. *Podróże zagraniczne na jachtach* — organizowane będą w ramach Harcerskiego Koła Morskiego.

II. Akcja śródlądowa.

5. *Kurs żeglarski* nad jez. Narocz na poziomie *żeglarza* dla harcerzy posiadających stopień *wioślarza*, oraz na poziomie *sternika jachtowej żeglugi śródlądowej* — dla tych harcerzy, którzy odpowiadają wymaganiom na ten stopień i posiadają *żeglarza*. Na kurs na stopień *żeglarza* przyjmowani będą przede wszystkim harcerze z terenu Chorągwi, które nie posiadają własnych ośrodków żeglarskich. *Termin:* 2. VIII — 29. VIII. *Opłata:* 30 złotych,

6. *Obozy wyszkoleniowe drużyn wodnych i żeglarskich* na terenie Centralnego Ośrodka Żeglarstwa Śródlądowego odbędą się w lipcu b. r. Drużyny winny nadsyłać prośby o przydział terenu i flotylli *do dnia 1 kwietnia 1939 r. drogą służbową.* Terminy, opłaty, wyekwipowanie i t. d. do ustalenia we własnym zakresie.

Zgłoszenia: w 2 egzemplarzach na specjalnej karcie wydanej przez KHDŻ należy wysyłać *jednocześnie* do Pilota Chorągwi i Kierownictwa Harcerskich Drużyn Żeglarskich *Wszystkie rubryki* karty zgłoszeniowej winny być *starannie* i *czytelnie wypełnione*. Termin wysyłania zgłoszeń — do dn. 15 maja b. r. Jednocześnie należy wpłacić 1 zł. na konto PKO 14.188 (właściciel konta: Główna Kwatera Harcerzy, Fundusz Żeglarski). Do dn. I. VI. rozesłane zostaną zawiadomienia o przyjęciu Zgłoszenia nieuwzględnione, pozostaną bez odpowiedzi. Po karty zgłoszeniowe należy zwracać się do GKH.

Umundurowanie i wyekwipowanie. Obowiązuje bez względu na wiek mundur granatowy: granatowa marynarka dwurzędowa, długie spodnie granatowe, 2 białe koszule, 3 białe półsztywne kołnierzyki przypinane, czarny krawat, czarne obuwie, oraz ubiór letni (biała koszula ze sportowym kołnierzem, białe spodnie, biały pasek, białe skarpetki, białe obuwie), czapka z daszkiem, 2 białe pokrowce do czapki, przynajmniej 1 ciepły sweter, obuwie z gumowymi podeszwami (robocze), beret granatowy, mocny nóż, 2 komplety bielizny, spodenki kąpielowe, przybory toaletowe, do czyszczenia obuwia i ubrania, poza tym na kursy wymienione w punktach 1, 2 (etap pierwszy), 4 i 5 należy zabrać: drelichy robocze, jasiek, ciepły koc, ubranie nieprzemakalne. Pożądane jest zabieranie na kurs instrumentów muzycznych, aparatów fotograficznych, książek do czytania.

STOPNIE ŻEGLARSKIE.

W związku z przyjęciem przez Z. H.P. żeglarskich stopni sportowych PZŻ ogłaszam, że a) stopień *instruktora-kapitana jachtowej żeglugi morskiej* otrzymali druhowie:

1. Gen. Zaruski Mariusz,
2. Pankiewicz Zygmunt,
3. Prechitko Tadeusz.

b) *stopień kapitana jachtowej żeglugi morskiej* otrzymali druhowie: Bahyrycz Bolesław, Bublewski Witold, Grodzicki Janusz. Łempicki Tadeusz, Michałowski Józef, Samuelson-Słomnicki Kazimierz, Wagner Władysław, Wróblewski Mścisław.

c) stopień *sternika jachtowej żeglugi morskiej* otrzymali druhowie: Beperszcz Wiktor, Bohdanowicz Witold, Boniecki Ludwik, Cynkutis Kazimierz, Domagała Wacław, Dominiczak Aleksander, Drapella Władysław, Göttlich Julian, Grandys Wacław, Grubecki Jan, Heil Edward, Hoffman Bogdan, Herrgesell Antoni, Jabłoński Władysław, Jankowski Edmund, Jaraczewski Andrzej, Klimaj Andrzej, Kociejowski Mścisław, Kołodziej Bogdan, Koper Kazimierz, Korytowski Piotr, Krawczyk Wolfgang, Ludwig Stanisław, Miazgowski Bronisław, Michalak Leon, Michalak Edmund, Michałowski Konstanty, Mięsowicz Jan, Morgała Władysław, Nyc Zygmunt, Orzanowski Romuald, Pieregut Jerzy, Piskorowski Roman, Rytarowski Zygmunt, Schönborn Józef, Skotarczak Henryk. Sobolewski Władysław, Stępowski Stefan, Szczerek Edward, Szenk Wojciech, Szczutkowski Florian, Szymański Zbigniew, Szymborski Stanisław, Tabisz Mieczysław Tomczyk Fryderyk, Tomczyk Józef, Tyc Antoni, Walasik Ludwik, Walkowiak Józef, Walkowiak Leon, Wardzała Józef, Witczak Edward, Wojciechowski Witalis, Ziehlke Stefan, Żak Mieczysław.

d) Stopień *sternika jachtowej żeglugi śródlądowej* otrzymali druhowie:

Anyżewski Klemens, Antczak Józef, Brzozowski Franciszek, Czarnecki Władysław, Derengowski Tadeusz, Dziliński Marian, Ejchsztat Włodzimierz, Gabryelewicz Felicjan, Galuba Stefan, Glejzer Franciszek, Gregorkiewicz Antoni, Heine Marian, Jarnuszkiewicz Jerzy, Kosiński Jerzy, Kwaśniewski Wacław, Myśliwek Bernard, Majka Zygfryd, Marcinkowski Jerzy, Niedźwiedzki Stanisław, Nieziorawski Franciszek, Olbromski Antoni, Partyka Eugeniusz, Peterek Stanisław, Pietraszewski Gabryel, Rollinger Rudolf, Szczeblewski Stanisław, Szpajdel Gustaw, Szudobaj Edmund, Waleńczak Stanisław, Wielki Czesław, Wielki Wincenty, Wierzbicki Franciszek. Wierzbicki Józef, Woźniak Bernard, Woźniak Sylwester, Żelazowski Ładysław

e) Stopień *żeglarza morskiego* otrzymali druchowie:

Augenblick Wilhelm, Błoński Jerzy, Bondke Władysław, Boniecki Bogumił, Buchwald Lucjan, Chomicki Adolf, Cwalina Antoni, Ćwiek Zdzisław, Delimata Władysław, Domżalski Edmund, Domżalski Władysław, Dziliński Marian, Ejchsztat Włodzimierz, Figuła Eugeniusz, Gajdowski Klemens, Galiński Tadeusz. Gałązka Stanisław, Głowacki Bartosz, Górny Stanisław, Gramse Michał, Grzywocz Gerard, Hamerlak Franciszek, Haska Kazimierz, Ichilczyk Leon, Jurik Stefan, Kasperski Stanisław, Kieś Jan, Konieczny Marian, Kozłowski Jerzy, Kruszewski Stanisław, Krzywicki Jerzy, Kurau Henryk, Kwaśniewski Wacław, Masłowski Henryk, Matraś Jan, Matuszewski Leon, Mendera Wilhelm. Michalski Stanisław, Miękus Jan, Mosior Kazimierz, Myśliwek Bernard. Nagawiecki Jan, Nitosławski Igna-

cy, Nitosławski Mieczysław, Nurek Wacław, Olejarnik Marian, Paliński Florian, Peterek Stanisław, Piątkowski Henryk, Piotrowski Zenon, Piotrowski Zygmunt, Podobas Józef, Porwisiak Jan, Przybylski Wacław, Ringman Lesław, Rothert Janusz, Rychlicki Włodzimierz, Schmidt Kazimierz, Schweiger Stefan, Smurzyński Antoni, Stadelmeier Emil, Stróżyński Jan, Struczowski Adam Szymborski Zbigniew, Trzebiatowski Błażej, Trzciński Janusz, Urbański Włodzimierz, Wacławek Zbigniew, Walczak Aleksander, Wędziński Władysław, Wilk Stanisław, Włodarczak Franciszek, Wolff Jerzy, Zganiacz Henryk, Żminkowski Eugeniusz.

Harcerze, którzy otrzymali stopień kapitana lub sternika, jacht. żegl. morskiej, lub sternika jacht. żeglugi śródlądowej winni niezwłocznie wysłać do Zarządu PZŻ (Warszawa Nowogrodzka 4 m. 21) prośbę o wydanie odpowiedniego dyplomu (o ile go już nie otrzymali) oraz legitymacji żeglarskiej, dołączając fotografię i kwotę 5 zł. (3 złote za dyplom 2 zł. za legitymację). Sumę tą można wpłacać na konto Polskiego Związku Żeglarskiego w PKO Nr. 19 619.

O wysłaniu powyższego pisma należy jednocześnie zawiadomić GKH. Dyplom nadeśle Zarząd PZŻ, bezpośrednio, natomiast legitymację żeglarską przez GKH w celu dokonania odpowiednich adnotacji o dotychczasowym przebiegu szkolenia. Dlatego też na wspomnianym zawiadomieniu do GKH należy wyliczyć odbyte kursy i rejsy.

Harcerze, którzy otrzymali stopień żeglarza morskiego winni nadesłać do GKH książeczkę służbową w celu wpisania stopnia. Wszyscy harcerze winni zapoznać się z „Regulaminem żeglarskich stopni sportowych PZŻ" (do nabycia w Zarządzie PZŻ w cenie 1 zł.).

TOWARZYSTWO MARYNISTYCZNE. Na zapytania niektórych czytelników w spr. Działu Kultury Morskiej wyjaśniamy, że dział ten redaguje Komisja Studiów Towarzystwa Marynistycznego, powołana do życia po porozumieniu się Władz Towarzystwa i K.H.D.Ż. Komisja ma na celu informowanie naszych czytelników o wszelkich przejawach kultury morskiej wogóle, oraz służyć materiałami i wskazówkami.

Narazie Komisja udziela porad, informacyj itp., w zakresie: ekonomii i handlu, etnografii, histor'i, językoznawstwa, kolonii, literatury polskiej i obcej, prawa, sztuki i archeologii. W organizacji sa specjalności: inżynieria i architektura, oceanografia, medycyna i nauki przyrodnicze. Koresoondencję do Komisji Studiów należy kierować pod adresem: Towarzystwo Marynistyczne, Komisja Studiów, Warszawa, Nowogrodzka 5 m. 6.

Z LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

1-y Konkurs na modele okrętów wojennych. Nadspodziewanie dużym powodzeniem, cieszył się ogłoszony w dniu 9 lutego konkurs dla młodzieży na modele okrętów wojennych kontrtorpedowca „Grom" lub „Błyskawica" Konkurs został zorganizowany z inicjatywy *dr. Stanisława Sumińskiego* przez Wydział Wych. Morsk. Młodz. Zarz. Głów. L.M. i K. ze współudziałem Polskiego Radia. W dn. 9 ub. m. w ramach audycji szkolnej wygłoszona została pogadanka instrukcyjna, omawiająca ogólne zasady budowy modelu, po czym ogłoszono konkurs i podano jego warunki. Zasadniczym warunkiem konkursu było rozpoczęcie budowy modelu w czasie audycji, prowadzenie jej na własną rękę do dnia 28 ub. m., tj. do dnia zamknięcia konkursu. Model trzeba było wykonać z tektury i papieru, przy czym uczestnicy korzystali z gotowych materiałów i wzorów, wydanych przez Zarząd Główny L. M. i K. w formie kopert, zawierających całkowity materiał, potrzebny do wykonania modeli wraz z objaśniającą broszurką. Ogółem nadesłano *358* modeli, w czym kilka pozakonkursowych, a więc np. modele kontrtorpedowca „Burza", łodzi podwodnych, torpedowców, ścigaczy, kanonierek. modeli różnych okrętów wojennych i handlowych z drzewa lub blachy. Piękny model O. R. P. „Grom" wykonany całkowicie z blachy w skali 1:100 nadesłał uczeń Miejskiego Gimnazjum w Łodzi — *Mirosław Andrzejak,* został on też specjalnie wyróżniony poza konkursem i będzie własnością Zarządu Głównego. Bardzo starannym wykonaniem i wykończeniem odznaczały się modele budowane przez zespoły uczniowskie, na specjalne podkreślenie zasługują modele zrobione przez uczniów szkół Liceum Krzemienieckiego, Gimnazjum w Złoczowie, Szkoły Powszechnej w Serocku n/Narwią. Szkoły Powsz. Nr. 1 w Legionowie k. Warszawy i wiele innych. W dniu 5 b. m. zebrała się komisja sędziowska konkursu w składzie p. *Dr. Marian Stępowski* (Polskie Radio), *Dr. Stanisław Sumiński* — Vice-Przewodniczący Wydziału Wychowania Morskiego Młodzieży, *Kpt. Olgierd Żukowski* (Kier. Mar. Woj.) oraz szereg osób z pośród nauczycielstwa. Komisja dokonała wyboru modeli do nagrodzenia, w wyniku głosowania I-ą nagrodę w postaci rejsu na s/j. „Zawisza Czarny" otrzymał uczeń 4-ej klasy Gimnazjum w Kobryniu, *Władysław Walter Taranowicz,* który nie tylko pięknie wykonał swój model ale zastosował w nim oświetlenie elektyczne. Następnie przyznano trzy II-gie nagrody w postaci kursu żeglarskiego w Ośrodku L.M. i K. nad jez. Narocz następującym uczestnikom: *Sylwinie Czapskiej,* uczenicy Gimnazjum Krawieckiego „Przezorność" w Łodzi. *Jerzemu Sobierajskiemu* uczniowi Gimnazjum im. św. Wojciecha w Warszawie. *Stanisławowi Wańkowiczowi,* uczniowi Gimnazjum im. Marszałka J. Piłsudskiego w Białymstoku. Nagrody III-cie w postaci pobytu w obozie wodnym L.M. i K. nad jez. Żarnowieckim zdobyli: *Piotr Gaweł,* uczeń Szkoły Powszechnej im. G. Piramowicza w Przemyślu, *Zygmunt Jamroz,* uczeń Szkoły Powszechnej w Wadowicach, oraz *Alfreda Wolska,* uczennica Szkoły Powszechnej w Wilnie, której przyznano pobyt nad jez. Narocz ze względu na to, że obóz nad jez. Żarnowieckim jest przeznaczony dla chłopców. Trzeba również podkreś-



M. Ancher, pinx: Dwaj rybacy ze Skagen.

lić, że dobrych modeli nadesłano bardzo dużo, wobec czego okazała się potrzeba nagrodzenia tych prac książkami. Modele nagromadzone zostały własnością Zarządu Głównego Ligi i będą stanowiły propagandowy materiał wystawowy, natomiast wszyscy nagrodzeni otrzymali komplety materiałów do wykonania sobie nowych modeli.

Ogółem przyznano 480 nagród książkowych (niektórzy nagrodzeni otrzymali po 2 książki). Wyniki tego pierwszego konkursu są bez przesady imponujące i świadczą najlepiej o żywym zainteresowaniu młodzieży zagadnieniami morskimi. Być może, iż wśród nagrodzonych znajdują się przyszli inżynierowie, którzy kiedyś będą budowali prawdziwe okręty wojenne dla naszej marynarki. *(J. D.)*

Z „Apelu Morza“, wpłynęło do Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej około 1000 meldunków od jednostek organizacyjnych harcerskich.



„Zawisza Czarny“ poddany został gruntownej inspekcji reklasyfikacyjnej, która wykazała, że statek znajduje się w doskonałym stanie, a więc bez przeszkód utrzymuje nadal swoją klasę. Poszycie dębowe zakonserwowane jest znakomicie i nigdzie nie znaleziono śladów próchna czy zbutwienia. Ostatnio dokonano na „Zawiszy Czarnym“ pewnej przeróbki wnętrza. Powiększono mianowicie kajutę stałej załogi i na miejscu żagielkoi zbudowano umywalnię dla załogi uczniowskiej.

Władysław Wagner, znajduje się obecnie w porcie Aleksandrii, przygotowując się do rejsu przez morze Śródziemne.

Na „Poleszuku“ zwiększyła się załoga, ponieważ przybyli na pokład naszego jachtu dalsi 2 członkowie wyprawy: d-h inż. Ramotowski i p. Henoch, natomiast powrócił do kraju p. Zbigniew Jasiński, który odbył trasę wzdłuż Afryki. Obecnie „Poleszuk“ przygotowuje się do podróży przez Atlantyk.

Na Jubileuszowym Zlocie Skautów Australijskich. Związek Harcerstwa Polskiego reprezentował mieszkający w Sydney harcerz wodny, dh Ludwik Kaczanowski. Druh Kaczanowski stawiał pierwsze kroki w żeglarstwie w słynnej Polskiej Morskiej Drużynie Harcerskiej we Władywostoku. Polak w mundurze harcerzy wodnych budził wielkie zainteresowanie na „Jamboree“ Australijskim.

KURIER ZACHODNI (Sosnowiec) swój tygodniowy dodatek harcerski CZUWAJ z dn. 16 lutego poświęca wyłącznie uroczystościom związanym z dn. 10 lutego. Znajdujemy tam artykuł Pilota Chor. Zagł. Dh. Hm. G. Szpajdla p. t.: W 19-tą rocznicę polskiej straży nad Bałtykiem, oraz sprawozdanie z apelu w kręgu St. Harc. w Wojkowicach Kom., 1 Z D. H. w Dąbrowie Górniczej i 7 D. H. w Strzemieszycach.

Wiadomość o awarii jachtu „Polska“ braci Rupińskich podało niemieckie pismo żeglarskie — „Die Yacht“. Według tej informacji jacht braci Rupińskich znalazł się w trudnej sytuacji podczas silnego sztormu na m. Północnym i zmuszony był zawezwać pomocy. Na ratunek nadpłynęła łódź motorowa, która wzięła jacht na hol i zaciągnęła do najbliższego portu. Podobno dla dokonania koniecznych napraw jacht przyholowano do portu Bremen.

Dn. 8 lutego 1939 r. prof. dr. Jerzy Stalony-Dobrzański wygłosił w Polskim Towarzystwie Fotograficznym odczyt o metodzie bromu dwubarwnego, przy pomocy której otrzymać można fotografie w barwach: niebieskiej i niebiesko - brunatnej. lub też żółtej i brunatnej. Sposoby otrzymywania bromów dwubarwnych powinny zainteresować marynistów, ze względu na możliwość uzyskania fotografij w barwach zbliżonych do występujących najczęściej w tematach morskich. Poza zwiększeniem efektu takich fotografij przy zastosowaniu wspomnianej metody zyskuje się dodatkowe korzyści, z których najważniejszymi są: wyrównanie kontrastów między niebem i dalszymi partiami obrazu, oraz możność używania stale jednego rodzaju papieru.

Z. Cz.

FLOTA HANDLOWA

Duńska stocznia w Nakskov wybudowała niedawno — zamówiony przez Kompanię Wschodnio - Azjatycką, motorowiec pasażersko - towarowy „Selandia“, o pojemności 8482 trb, mocy 7300 KM, szybkości 16 węzłów, dla obsługi linii Kopenhaga — Bongkok.

MARYNARKA WOJENNA.

Dania również rozbudowywuje swe siły wojenne morskie. Nie stanęła wprawdzie do wyścigu zbrojeń, przyjęła jednak stały program dozbrojeniowy. W ciągu bieżącego pięciolecia (1939—1943) wojenna marynarka duńska powiększy się o 4 okręty podwodne po 330 ton, 3 stawiacze min po 500 ton, 2 torpedowce, 1 trauler 270 ton i 1 okręt hydrograficzny 315 ton. Budżet na r. 1938/39 wynosił 28,8 milj. koron, powiększony dotacją pozabudżetową w sumie 2,6 milj. koron (Kur. Bałt.).



KOPENHAGA. MUZEUM THORWALDSENA.

Instytut Duński w Warszawie, — przy współpracy którego został opracowany niniejszy n-r „Żeglarza“, jest placówką kulturalno-naukową, mającą na celu nawiązanie bliskiego kontaktu kulturalnego między Danią a Polską. Instytut prowadzi naukę języka duńskiego, organizuje odczyty, wykłady a nawet wycieczki do Danii. Biblioteka Instytutu liczy 2000 tomów. Dyrektorem Instytutu jest p. Folmer Wisti.

Według obliczeń duńskiego Departamentu Statystycznego przeciętny wskaźnik frachtów dla całego 1938 r. jest o 20% niższy od wskaźnika dla r. 1937. Zarobki floty duńskiej w 1937 r. wyniosły 309 milj. koron. Wobec tego, że tonaż pracujący w 1938 r. był ilościowo mniej więcej taki sam, jak w 1937 r. (1022 tys. wobec 1033 tys. trb.). można szacować zarobki parowców i motorowców pracujących w żegludze zagranicznej na ok. 250 milj. kor., do czego dochodzą jeszcze zarobki żaglowców 2 milj. kor. oraz 7—8 milj. kor. za przewóz pasażerów (GAM, n. 1).

Cztery włoskie towarzystwa żeglugowe, znajdujące się pod kontrolą państwową („Italia“, „Lloyd Triestino" „Adriatica" i „Tirrenia“), zorganizowały wspólne przedstawicielstwo w Kopenhadze na kraje skandynawskie (GAM, n. 1).

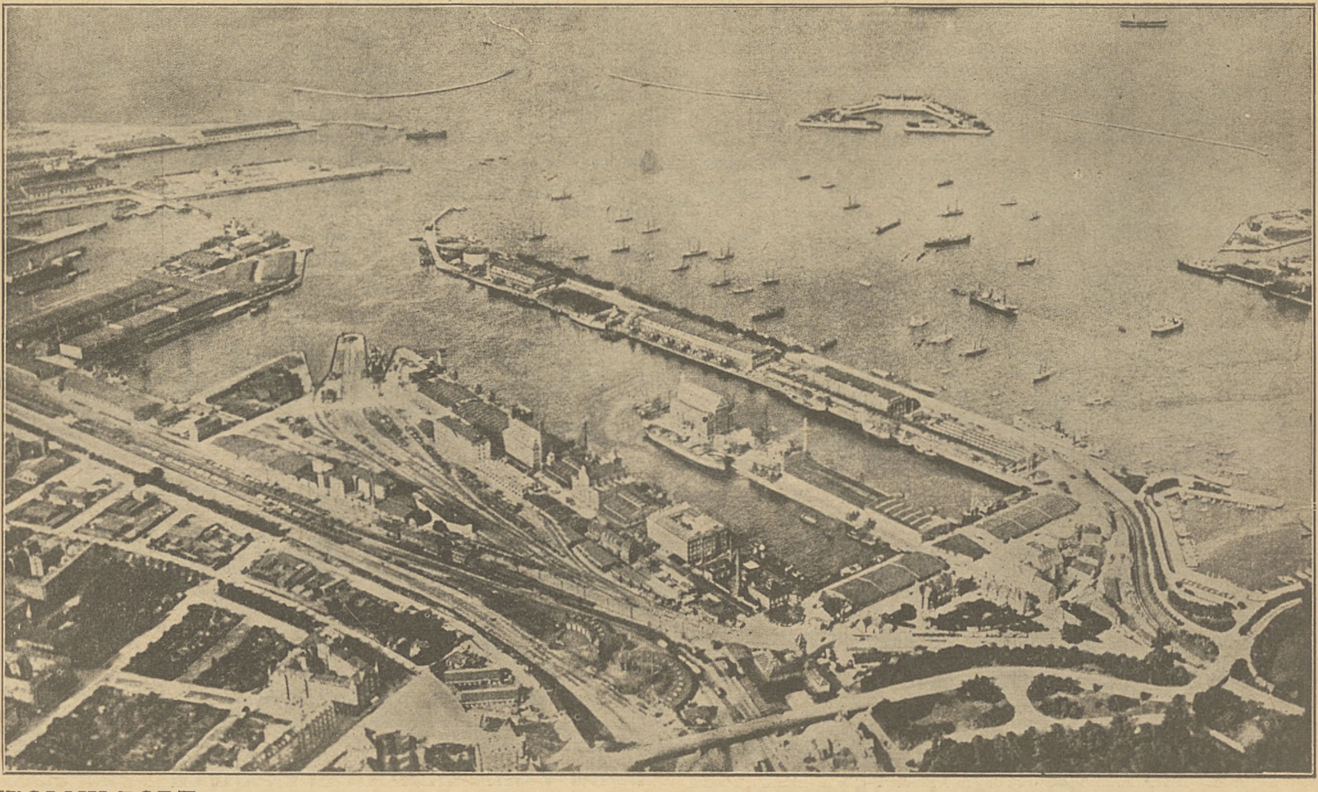
Zawarto również niedawno między Danią i Włochami układ handlowy, przewidujący wymianę towarów w wysok. 14 milj. kor. Przywóz Danii z Włoch ma objąć owoce, zboże, jedwab, wino i wyroby gumowe, wywóz — kryolit, ryby, mięso i różne maszyny (GAM, n. 1).

Wydawca Witold Bublewski | Redaktor Władysław Drappella | Sekretarz Redakcji Stanisław Ludwig

Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Nowogrodzka Nr. 5 m 6.
Redaktor przyjmuje we wtorki od 17—18, Sekretarz Redakcji w Kierownictwie Harcerskich Drużyn Żeglarskich, ul. Piusa XI, Nr. 8 m. 2. Tel. 9.83-25 codziennie od 11—13. Rękopisów niezamówionych redakcja nie zwraca. Ogłoszenia: strona 120 zł. 1/2 — 70 zł., 1/4 — 40 zł., 1/8 — 25 zł. przed tekstem 50% drożej.

Prenumerata roczna zł. 3, półroczna zł. 1,50.

Zakład Drukarski: St. Michalski i Cz. Ociepko. Nowogrodzka Nr. 28.



WOLNY PORT

KOPENHAGA

ZAMEK CHRISTIANSBORG. PARLAMENT.

